Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 2004 de 2003

# ADMINISTRACIÓN DE FERROCARRILES DEL ESTADO (AFE)

**Situación**

**Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 12 de agosto de 2003**

**(Sin corregir)**

**PRESIDE:** Señora Representante Martha Montaner.

**MIEMBROS:** Señores Representantes Juan Justo Amaro Cedrés, Víctor Braccini, Ricardo Castromán Rodríguez, Víctor Rossi y Julio C. Silveira.

**INVITADOS:** Por AFE señores Nilo Ojeda, Presidente; Juan Carlos Bentancor, Director; doctor Augusto Montes de Oca, Secretario General; Graciela Leva, Gerente; escribana María Anastasía, Gerente General e ingeniero Washington Viera, Subgerente General.

**SEÑORA PRESIDENTA (Montaner).- Habiendo número, está abierta la reunión.**

Damos la bienvenida a la Comisión al Directorio de AFE integrado por el Presidente, señor Milo Ojeda; el Secretario General, doctor Augusto Montes de Oca; la Gerenta, señora Graciela Leva; la Gerenta General, escribana María Anastasía; el Subgerente General, ingeniero Washington Viera y el Director, señor Juan Carlos Bentancor.

Han sido convocados para informar, como nuevo Directorio y como nexo entre el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo, acerca de las perspectivas que tiene la empresa para el futuro y la estrategia con respecto a sus lineamientos generales.

**SEÑOR OJEDA.- Hemos asumido el Directorio de AFE hace dos meses y estamos en proceso de conocimiento de la empresa. Ya estamos trabajando con miras a lo que resta del 2003 y al 2004.**

En virtud de lo dispuesto por el artículo 150 de la Ley Nº 17.556, a partir del 1º de enero de 2003 se concretó la transferencia al Ministerio de Transporte y Obras Públicas de los cometidos, facultades y bienes inherentes a la infraestructura ferroviaria, los que hasta esa fecha estaban bajo la órbita de la Administración de Ferrocarriles del Estado.

Cumplido esto, asumo la Presidencia del Directorio de la empresa. Nos encontramos con una situación especial por esta división producida luego de cincuenta años en los que AFE fue una unidad, o en toda su

historia de cien años. Inclusive, por la manera en que tuvo que ser llevada a cabo, esta transformación fue traumática y generó una serie de problemas de ajustes que se están realizando por la separación de la infraestructura, de las vías, del sistema de comunicaciones y del sistema vial total, de AFE como operadora pura.

Durante este tiempo nos hemos estado introduciendo en cada una de las zonas y viendo sus aspectos fundamentales. Hasta ahora el organismo recibía un subsidio, con el que ya no contará a partir de 2004. En sus aspectos operativos vinculados con la carga y con el transporte de pasajeros la empresa trabaja con déficit. Se han tomado algunas medidas por nuestra parte, por ejemplo, visitar personalmente, junto con el Gerente Comercial, a los distintos clientes, cosa que no era muy común. Ha sido positivo para conocer su opinión sobre el servicio que brinda AFE y para incrementar nuestra relación comercial con cada uno de ellos. Algunos son clientes de vieja data, como en el caso del cemento y del arroz. También hemos visitado clientes que transportan madera, rubro que se ha incrementado últimamente.

La primera impresión es que AFE brinda un buen servicio pero que tiene muchísimas dificultades. En el área de pasajeros no había habido incremento de tarifas durante casi dos años. Aumentaron en enero y en mayo, y a partir de entonces hemos notado, junto con el cambio de la Estación Central a la nueva terminal, una disminución notoria en la cantidad de pasajeros

En cuanto a la carga, más allá de las visitas, estamos buscando soluciones a través del contacto con un inversor que se ha ofrecido para crear un sistema de transporte de materiales, fundamentalmente de contenedores, en el caso de la madera. Esto está en proceso y estamos trabajando conjuntamente con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para procurar llegar a una solución. También SAMAN nos ha hecho una serie de planteos que tenemos que analizar junto con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para definir aspectos que provienen de la división creada por el artículo 150 de la Ley Nº 17.556 y también para definir terrenos que serán operativos para AFE.

En cuanto al transporte de pasajeros, debo decir que estamos buscando fundamentalmente un mayor control; teníamos pocos guardas de inspección. Actualmente, estamos en el proceso de incrementar las inspecciones y los guardas para evitar evasiones. Además, estamos buscando soluciones a fin de superar la distancia que hay entre la nueva y la vieja estación. Creemos que ese ha sido un factor que ha influido.

También fue importante el aumento de las tarifas. Debemos tener en cuenta que el recorrido del ferrocarril es fijo y que es usado por gente humilde, que ahorra dinero en función de esa diferencia que hay en cuanto al transporte de pasajeros, que es más dinámico. A su vez, esta gente utiliza el servicio porque puede llevar bultos, cargas y hasta bicicletas, que luego usan para trasladarse a sus lugares de trabajo.

Básicamente, estas han sido las primeras medidas que tomamos.

**SEÑOR BRACCINI.- ¿Con cuántos funcionarios cuenta AFE? Además, quisiera saber si les alcanza.**

**SEÑOR OJEDA.- En este momento tenemos 541 funcionarios.**

En función del proceso de división, creemos que debemos hacer una reestructura de AFE; pensamos que podemos reducir un poco el número de funcionarios. No sabemos hasta qué punto podemos llegar porque estamos muy atados a las dificultades del sistema vial y de nuestro material rodante; esto influye directamente en la forma de operar. Debo señalar que nuestros trenes operan a un promedio de 20 kilómetros por hora, lo que obliga a tener -en el caso de la tripulación- mayor cantidad de funcionarios; ese es un aspecto que tenemos que estudiar.

En el caso de la administración, debo decir que está en proceso de implementación un nuevo sistema de computación. Deberemos ver cómo funciona este sistema para saber cómo ajustamos la cantidad de funcionarios.

**SEÑOR BRACCINI.- Hemos leído en la prensa que se iba a licitar algunos ramales. Me gustaría saber cuáles son las condiciones y cuáles serían los ramales a licitar.**

Por otra parte, tengo que decir que casi todos sabemos que en el interior el robo de durmientes y de rieles es habitual. Yo soy de Bella Unión y constatamos que entre esa ciudad y Gomensoro no queda casi ningún riel de los que se utilizaban para el telégrafo. No sabemos si fue por obra del Ministerio de Transporte y Obras Públicas o si han sido robados. Además, nos consta que muchos de los rieles están siendo trasladados hacia Brasil. No sabíamos que se había contratado a una empresa de seguridad en Paysandú -SERVIPAY- y quisiéramos saber si fue con ese fin. También quisiera saber si este Directorio tiene conocimiento de ese hecho; sé que también hay denuncias sobre el robo de durmientes en la ciudad de Tambores.

En cuanto a los talleres de reparación, nos gustaría saber en qué órbita funcionan.

Por último, quisiera que se explicara cuáles son las competencias específicas de AFE dentro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

**SEÑOR OJEDA.- En cuanto al aspecto vial, debo decir que todo pasó a manos del Ministerio. De todos modos, sabemos que en los ramales que continúan funcionando se producen robos, problemas de roturas en las barreras o en los sistemas de comunicación, etcétera.**

Lo relativo a las empresas de seguridad creo que también está en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

**SEÑORA ANASTASÍA.- Quiero señalar que AFE, como central operadora, contrata servicios de seguridad en lugares puntuales donde hay carga parada o para despachar y en los locales en funcionamiento, como las remesas. Nosotros nos quedamos con el material rodante, que es donde se arregla el material tractivo o las locomotoras y con los talleres, que es donde se arregla el material remolcado. Eso lo hace AFE como operadora, que es la que realiza efectivamente el transporte. Por tanto, nosotros contratamos empresas de seguridad para que vigilen los lugares donde va la carga y donde se arregla lo que lleva la carga.**

**SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Quisiéramos saludar a la delegación, especialmente al nuevo Presidente del Ente, señor Milo Ojeda.**

Como bien dijo la señora Presidenta en la introducción de esta sesión, es de estilo recibir, eventualmente, a quienes tienen altas competencias en los organismos del Estado, en las empresas públicas, y no podíamos pasar por alto este cambio que se ha dado. Debemos decir que hace más de un mes recibimos a integrantes del gremio, de la Unión Ferroviaria. Quizás ustedes hayan leído la versión taquigráfica, en la que consta una serie de denuncias y que nosotros compartimos casi en un cien por cien a partir de tener alguna documentación y de seguir muy de cerca el tema, obviamente por integrar esta Comisión.

Además, a nuestro juicio, desde el punto de vista de lo que es el país, de lo que es el Estado, AFE debería ser una cuestión estratégica en una política de Estado de transporte multimodal, donde todo se complementara lo que, a nuestro juicio, con mucho respeto pero con mucha firmeza decimos que no existe.

A nosotros, que votamos contra la aplicación del artículo 150 por muchos motivos que dijimos en su oportunidad y que hoy no vamos a repetir -seguramente los señores integrantes del Ente habrán leído las versiones taquigráficas de lo que fue el tratamiento respecto a este artículo-, nos preocupa esa suerte de improvisación -lo digo con el mayor de los respetos, pero no se me ocurre otro término ahora-, por ejemplo, de la gran masa forestal. Es un tema en el que nos ocupamos cotidianamente porque somos de uno de los departamentos más forestados del país, Río Negro. Obviamente, tenemos una relación institucional con las empresas que en esa materia operan en nuestro departamento y en algunos otros de la región, y sabemos que están preocupados por no tener la posibilidad real de sacar su producción a través de un medio de transporte como el de AFE, mucho más barato y conveniente a sus intereses. Se trata de empresas que han venido a invertir y que se han beneficiado con la Ley Forestal. Y acá no estamos haciendo una defensa de las empresas, sino que estamos mirando el contexto general de empresas que están trabajando con determinada seriedad. Digo "determinada", porque en algunos aspectos también hemos sido críticos de esas empresas que tercerizan trabajo y hacen que nuestra gente, que nuestros compatriotas no tengan el mejor tratamiento desde el punto de vista laboral, es decir, no se aplican las normas que se requieren.

A nuestro juicio, en el tema de la forestación es importante sacar los árboles -sea en rolos o de otra manera- que están dentro del monte, y para ello tienen que salir a la carretera o a algún lugar donde haya vía férrea.

Sabemos que, prácticamente, ha habido un desmantelamiento de AFE. Hemos recorrido muchísimos departamentos -antes, y ahora también- y, más allá de las buenas intenciones -que no niego ni pongo bajo sospecha; lejos de mí está eso-, está el tema económico y el de la determinación que el mismo artículo 150 previó. Ojalá que las planificaciones y proyecciones que tienen, ya sea en lo inmediato o en el mayor plazo, tengan un buen fin, por esta consideración muy general que estoy haciendo.

Asimismo, debemos decir que hemos visto en los medios de prensa y que hemos escuchado al propio señor Ministro decir que es necesario privatizar las vías y que, según el artículo 150, eso le corresponde al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Hemos notado -no solo tenemos la versión taquigráfica sino también los números en otros documentos- la considerable baja en el transporte de carga general que hace AFE. Tengo aquí la versión taquigráfica de los dichos de los representantes gremiales; además, obviamente, tengo los documentos sobre clinker, arroz, combustible y otros elementos que hacen a la operativa del Ente.

Si no entendí mal, en algún momento, el señor Presidente habló de la necesidad de contar con una mayor cantidad de funcionarios. Sin embargo, los gremialistas dicen que el 2 de enero se dejaron excedentarios a 1.084 funcionarios: 631 pasaron al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y 453 quedaron en régimen de excedencia. Es todo un dato ilustrativo de esta situación.

Hay algunas otras cosas que, obviamente, no puedo impetrarles a ustedes como, por ejemplo, alguna decisión del ingeniero Gurméndez cuando fue Presidente del Ente, que planteó eliminar los servicios de pasajeros. Sabemos que hubo alguna opinión de los Directores contraria a la del Presidente en cuanto a que eso era negativo, porque los números hablaban por sí solos, porque fue publicado en la prensa y porque los propios gremialistas lo denunciaron -o, por lo menos, lo hicieron público a través de lo que expresaron en la Comisión- y, dentro de todo este cúmulo de cosas que nosotros vemos con una opinión crítica, eso nos parece algo positivo. Y lo que es positivo es positivo; no hay por qué ensañarse ni marcar solamente los aspectos negativos. En este caso, es una empresa que tiene muchos problemas y los conocemos desde que salimos prácticamente del gobierno de facto.

Otra cosa que también nos preocupa es lo que decía el señor Diputado Braschini con respecto a los robos -que han sido denunciados una y otra vez- de los durmientes, de las vías y al desmantelamiento de las casillas. Hay algunos incidentes como el que sucedió en La Tablada, donde se había arreglado una casilla y había quedado operativa, pero que tuvo algún inconveniente, y luego parece que la incendiaron. No se sabe si fue intencionalmente pero, según el peritaje de bomberos, se habrían utilizado elementos combustibles para ello.

Por último, en la ciudad de Fray Bentos hay durmientes que tienen un parásito, un gusano o una larva -cualquiera sea el término- que ha preocupado fuertemente a los ejecutivos de las empresas forestales que operan en la zona. Esos durmientes -si me equivoco, corríjanme- vienen de Paraguay; no sé qué madera es, si es curupay o alguna otra. Quisiéramos saber si están enterados, si se han tomado algunas medidas precautorias para eliminar esos parásitos, si hubo algún acuerdo con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, o si se contrató alguna empresa particular, porque son las cosas que pasan a veces. No digo que ocurran por desidia, por descuido o solo pasan porque tienen que pasar, pero el hecho es que esto es así. La gente de las empresas forestales está preocupada porque puede ser, ni más ni menos, que el avance de parásitos, larvas o gusanos -como se les quiera llamar- de otro país, cuyo medio ambiente es diferente al nuestro, y eso podría ocasionar inconvenientes no pensados y no deseados por nadie, porque, aún con nuestras diferencias y nuestros matices, la forestación está implantada en el país; lo hemos admitido.

Si tienen algún dato a este respecto sería importante que lo aporten para que quede plasmado en la versión taquigráfica, y así contar con un elemento de trabajo para después trasmitirlo a quienes operan en el tema de la forestación.

**SEÑOR AMARO CEDRÉS.- En primer lugar, el señor Presidente no dijo en ningún momento que precisa más funcionarios, sino que lo que surge claramente de sus palabras es que hay actividades que**

**precisan un mayor control en la redistribución, para que no haya evasión ni fuga de los ingresos que puede tener el organismo.**

En segundo término, por la información que he visto, me parece fundamental que en los próximos días invitemos al Director Nacional de Vialidad, ingeniero Etcheverry, para analizar la aplicación de estos planes y, también al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. Implementada la aplicación de lo que votamos en cuanto a que AFE se encargue de la parte operativa y comercial que es, en definitiva, la distribución, hoy siento la lejanía que siempre ha tenido el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con el ferrocarril -recuerdo que cuando fuimos Directores de AFE, nos ocurría eso-, o sea, que el modo ferroviario no está visto como dentro de la misma órbita, por más que así es. Recuerdo aquel Plan Nacional de Transporte que no se terminó de escribir el capítulo que correspondía al ferrocarril.

Creemos que esta división, comercial y operativa, fue muy oportuna, y que el Ministerio, al igual que hace las carreteras, se encargue de las vías. He sentido en estos días que el Ministerio va a hacer fuertes inversiones para que cambie, porque nadie puede tener dudas de que circular a 20 kilómetros por hora es lo que hace que el ferrocarril tenga pocos clientes. Me imagino muchos descarrilamientos, poca inversión en vías y ocurre lo que ha ocurrido, la desconfianza en el modo ferroviario. La única forma del retorno de la confianza va a ser que el ferrocarril tenga buenas vías y en esto está el Gobierno.

Por lo tanto, pienso que hoy existe un plan, y ojalá que cuando venga el señor Ministro estas apreciaciones que estoy haciendo con respecto al ferrocarril se confirmen con inversiones que el Poder Ejecutivo debe tener previstas. Pero dejo sentada mi impresión de que esa agresividad que manifestaba el señor Presidente que existe en materia comercial es lo que hay que hacer: visitar a los clientes y mostrarles que el ferrocarril tiene perspectivas, a la vez que hoy tenemos nuevas cargas, otras perspectivas comerciales importantes, y que el medio idóneo para muchas de esas cargas es el ferrocarril.

Siento que lo importante es la presencia de las autoridades del ferrocarril en su conjunto, del señor Bentancor -que ya tiene años de experiencia en la materia- y del señor Presidente, quien lógicamente está familiarizándose con el organismo aunque sé -porque lo hablé con el señor Ministro Cáceres- que antes de asumir mostró tener un conocimiento al respecto. De modo que le deseamos una muy buena gestión al frente del organismo.

**SEÑOR SILVEIRA.- Un saludo a los señores visitantes.**

Me gustaría que se mencionara algún elemento más acerca de cómo está desarrollando AFE el negocio del transporte de pasajeros. Se hizo alguna mención por parte del señor Presidente en cuanto a que en determinadas fechas se establecieron dos aumentos consecutivos en el costo del pasaje, lo que, asociado a la nueva estación -supongo que por su ubicación geográfica-, habría resentido la capacidad del organismo en cuanto a la cantidad de pasajeros que traslada. Pero, ¿en función de qué elementos, de qué parámetros se establecieron esos aumentos y cómo se piensa revertir esa situación?

Comprendo y parto de la base de que hoy AFE, como transportadora de pasajeros, está un poco a lo que defina el Ministerio en cuanto a la capacidad de vía que pueda tener. Difícilmente pueden ustedes establecer un plan de negocios en función de algunos elementos que no manejan, como la velocidad, etcétera, que recién se van a establecer una vez que estén determinados por parte del Ministerio. Pero, en general, nos gustaría que nos ilustraran un poco más en función de esa proyección que eventualmente hacen en cuanto al transporte de pasajeros, que tenemos entendido que en su momento llegó a ser -inclusive en los últimos tiempos, por ejemplo, el año pasado- un elemento interesante que mostraba a AFE bien posicionada.

**SEÑOR BENTANCOR.- En cuanto al tema de pasajeros, quisiera explicar de dónde proviene ese gran aumento del número de pasajeros que hubo a partir de mediados del año 2002. En oportunidad en que era Presidente el arquitecto García Carrere, a nivel de Directorio se estudió un proyecto para llevar adelante el tema pasajeros, que era muy deficitario. Se hizo un recorrido más corto hacia Progreso, con vías en buenas condiciones, y sin salirnos de los costos y de los gastos que teníamos, desde junio de 2002 en que viajaban 16.000 pasajeros pasamos a que en enero de 2003 viajaran 56.000 pasajeros. Me atrevo a decir que ese fue uno de los momentos de mejor rendimiento de ese negocio. En un país que estaba en muy malas condiciones, que había quedado muy caído económicamente, hubo un aumento explosivo**

**del número de pasajeros. Luego, con la renuncia del Presidente y la integración del nuevo jerarca -quien sí dijo públicamente que en este país los pasajeros en ferrocarril no eran necesarios- fue que empezó a mermar el número de pasajeros.**

Yo lo tengo que decir claro, porque soy un defensor de los pasajeros; creo que se trata de un medio de transporte que existe en todas partes del mundo y que también debe existir en el Uruguay. Si recordamos que hasta en los países en los que se privatizó el ferrocarril una de las exigencias que se imponía a las empresas que llevaban carga era la de continuar con el traslado de pasajeros, creo que acá también debemos tener muy presente que en las zonas metropolitanas el transporte de pasajeros es totalmente necesario.

Yo lo fundamento en esto; luego de esta caída vertiginosa, donde llegamos a mayo con el segundo aumento del boleto, bajamos de 56.000 pasajeros a 32.000 o 33.000 pasajeros. Eso hay que tenerlo en cuenta, porque es un dato muy importante. De esos 32.000 o 33.000 pasajeros, quizás hayan 300 o 400 que viajan todos los días y que si se cierra el medio de transporte de pasajeros van a perder su trabajo, pues si bien la diferencia que existe entre el valor del pasaje en ómnibus y en tren no es tanta, la persona puede llevar sus cosas y hasta su bicicleta. Por esa razón el país podría llegar a tener trescientos desocupados más. Pienso que es algo que hay que tener en cuenta y no mirar los números fríamente. Quizás, cuando hablamos de inversiones y de gastos, podrán ser US$ 150.000 o US$ 200.000 de diferencia, pero nosotros hasta mayo corrimos con los gastos equilibrados; se recaudaba más de los costos directos y eso ya es mucho. Si pensamos que es una empresa del Estado en libre competencia, hasta las fuerzas políticas tienen que ser conscientes de que es un bien para toda la zona metropolitana, como podría ser también haber logrado Pando; en su momento, el proyecto estuvo prácticamente pronto, pero sin embargo esta ley no nos dio tiempo para hacerlo.

Creo que tendremos que redoblar el esfuerzo en esto, pero quizás precisemos el apoyo del Estado para seguir adelante porque hoy por hoy el artículo 150 nos dice que lo que no es rentable no se puede hacer, y yo considero que hay cosas que aun no siendo rentables son necesarias para nuestro desarrollo metropolitano. No olvidemos que es donde trabaja la gente de menores recursos que debe venir a Montevideo.

**SEÑORA PRESIDENTA.- Obviamente que la carga disminuyó; creo que actualmente son unas 800.000 toneladas. Pienso que también decayó toda la actividad del país y que el ferrocarril no ha sido ajeno a todo lo que atravesó al Uruguay a lo largo y a lo ancho.**

Quisiera saber si, según la última información que ustedes manejan, ya hay inversores interesados en venir a hacer la explotación de la parte operativa de la infraestructura de AFE, es decir, gente que esté apostando para venir a invertir a Uruguay.

**SEÑOR OJEDA.- Respecto de la posibilidad de que haya gente dispuesta a invertir como operadora -más allá de AFE-, no tenemos datos concretos a nivel de Directorio ni personalmente.**

**SEÑORA PRESIDENTA.- Lo planteaba porque en la prensa a veces se publican algunas cosas en ese sentido y quería saber qué seriedad tenían esas versiones. Pero si ustedes no tienen la información, serán simplemente expresiones.**

**SEÑOR SILVEIRA.- Quiero aprovechar este intercambio de opiniones para aclarar algunos elementos.**

Cuando el señor Director Bentancor manifiesta que el número de pasajeros llegó a 56.000, eso suponía un punto de equilibrio, aparentemente, en las cuentas del organismo. Luego hay un cambio en el precio que fue determinando que esa cifra bajara notablemente. No sé cómo AFE manejó las paramétricas, los valores a futuro, de manera de equilibrar el aumento con el número de pasajeros. Cuando uno determina los precios del boleto tiene que analizar hasta qué punto puede subirlo sin que ese incremento resienta el número de pasajeros, de tal manera que se termine perdiendo dinero.

Por otra parte, quiero saber si a juicio del Directorio hay un momento en el cual el transporte de pasajeros se torna viable. Como dije, lo que puedan hacer ustedes depende, a su vez, de lo que haga el Ministerio, pero hay algunos elementos que podríamos manejar, por ejemplo, si el Ministerio va a hacer una inversión para tener mejores vías, partiendo de la base de que el transporte de carga vale la pena.

El señor Presidente de AFE decía que hay trenes que van con más gente de la necesaria porque hay demoras y otro tipo de dificultades. Teniendo en cuenta esos elementos, ¿nosotros podemos llegar a la conclusión de que, si se dan determinados supuestos, el transporte de pasajeros se vuelve viable, permitiéndonos tener una empresa que apueste al futuro y se mantenga?

**SEÑOR BENTANCOR.- Yo creo que sí, que la empresa es viable. Hoy se está corriendo con coches muy viejos, con máquinas de muchos años. Los coches con motor tienen un consumo de un litro de gasoil por cada cuatro kilómetros y una locomotora gasta un litro cada cinco kilómetros. Resulta muy interesante estudiar este tema y realizar las inversiones necesarias -que no son muchas- para tener cubierta una zona metropolitana que es muy importante. Sigo pensando que si los números son equilibrados, dejando de lado las inversiones -pensando que en el país de hoy todas las empresas viven una situación difícil y muy pocas han sido rentables-, aun así, este es un bien que el país y sus ciudadanos necesitan. Por eso es menester ajustar los números. Hay que hacer inversiones para tener las máquinas o los coches adecuados. Eso es lo más importante.**

Bienvenido sea si hay una empresa privada que pueda correr en las vías, pero hagamos un negocio que sea rentable para que luego los demás vengan. Lo malo es muy difícil de copiar. Necesitamos lo bueno. Por eso, como Director, yo pienso que el negocio es rentable. Y se puede lograr ir más allá. De acuerdo con un cálculo que se ha hecho, las líneas a Progreso y Pando, con coches medianamente buenos, pueden lograr un millón de boletos por año, y ahí la empresa se puede equilibrar.

**SEÑOR SILVEIRA.- Yo creo que sí, e insisto: en su momento nosotros deberemos contar con la presencia de los representantes del Ministerio para saber qué plantean, porque los materiales de los que aquí se ha hablado dependerán de la vía que vayamos a tener, porque no tiene sentido tener coches nuevos corriendo a diez kilómetros por hora. Las vías deben permitir que esos coches corran. También tendremos que conocer en qué tiempo el Ministerio va a hacer eso, porque no sería justo que la empresa no pudiera aguantar durante el período de reparación de las vías, al no percibir más subsidios en ese lapso.**

En definitiva, creo que hay que seguir conversando sobre el tema y de lo que surja del intercambio con el Ministerio podremos sacar conclusiones que más adelante deberíamos discutir nuevamente con los señores Directores y los integrantes del Ente.

**SEÑOR BENTANCOR.- Las vías hacia Progreso, Canelones y Pando están en condiciones medianamente buenas. No es allí donde el Ministerio debería reparar tanto, sino más bien en el interior.**

**SEÑOR OJEDA.- Dentro de la zona urbana, también plantea dificultades la señalización, las barreras, etcétera, todo lo cual incide para que la velocidad sea menor, más allá de que las vías estén bien.**

**SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Han quedado pendientes algunas preguntas sobre el tema de la forestación y en cuanto a las denuncias que hice acerca de los durmientes en Fray Bentos que estarían afectadas por un gusano o parásito llamado "tornillo". Según se me informó, se necesitaría una fumigación para que este mal no avance. No sé cuál es el destino de esos durmientes.**

En la medida de sus posibilidades, me interesa que nuestros invitados brinden su opinión sobre las denuncias que hicieron los gremialistas en cuanto a que cuando se planteó por parte de algún Director la posibilidad de correr locomotoras de pasajeros a Pando y a Empalme Olmos, el propio Ministro de Transporte y Obras Públicas prohibió esa decisión, perjudicando a los vecinos de esas zonas tan importantes que integran el área metropolitana, como aquí se señaló. Asimismo, ante un reclamo hecho por funcionarios de los talleres para reparar y poner a punto algunas locomotoras que lo requerían y cuyos repuestos era necesario comprar, se habrían encontrado ante la negativa rotunda de quien en ese momento era Presidente del Ente, el ingeniero Gabriel Gurméndez.

**SEÑOR VIERA.- Voy a responder con respecto a la contaminación de los durmientes con un insecto que se llama "taladro".**

No nos corresponde la responsabilidad de la recepción de los durmientes en virtud de que a partir de enero el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el responsable de la gestión de la infraestructura ferroviaria. No obstante, sí podemos responder sobre nuestra responsabilidad hasta el 31 de diciembre, y siempre se tomaron todas las medidas necesarias para impedir que ese insecto contaminara nuestra forestación. Interviene el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca a través del Servicio Fitosanitario, y cuando ha ocurrido ese tipo de inconvenientes se hace una fumigación hasta que se matan todos los insectos. Es lo que podemos aportar a esta Comisión; no podemos responder por lo que ha pasado desde enero a la fecha, pero es una medida que siempre se toma y creemos firmemente que es lo mínimo que hace el Ministerio en ese caso. Se puede quedar tranquila la Comisión de que siempre se ha sido muy cuidadoso en ese punto.

**SEÑOR OJEDA.- En cuanto a la parte de repuestos, desconozco lo que pasó anteriormente. En estos dos meses se han pedido repuestos debidamente fundados, y a veces he averiguado un poco más allá de la información normal, porque como persona nueva en el organismo quería saber más. Esos repuestos se han autorizado. No sé qué pasó hacia atrás.**

**SEÑORA PRESIDENTA.- AFE ha ido sufriendo una serie de transformaciones como órgano institucional y jerárquico en la parte del ejecutivo. Quisiera saber, esquemáticamente, cuáles son las competencias que tiene el Directorio de AFE.**

**SEÑOR MONTES DE OCA.- El artículo 150 de la Ley Nº 17.556 transfiere los cometidos y facultades de la Carta Orgánica de AFE al Ministerio, exclusivamente en lo relativo a infraestructura ferroviaria. Los cometidos de AFE están establecidos en el artículo 3º de la Carta Orgánica de la empresa, y allí se puede interpretar cuáles cometidos fueron transferidos. Precisamente, son los relativos a la reparación, determinación de líneas, compra de suministros con destino a la infraestructura ferroviaria, etcétera. AFE sigue con la competencia para realizar el servicio de transporte de pasajeros, cargas y encomiendas por vía férrea en todo el territorio de la República, explotar directamente o por concesionarios los servicios de bar, restaurante, publicidad, venta de artículos de interés para los viajeros y otros de carácter complementario o accesorio, y contratar, en la medida en que lo requiera la prestación de un servicio ferroviario determinado, los complementarios de transporte colectivo de pasajeros, cargas y encomiendas.**

Después, dentro de las competencias que fueron agregadas a la Carta Orgánica de AFE por el artículo 271 de la Ley Nº 16.462, se incorpora el giro de todos los entes autónomos y servicios descentralizados, prestar servicio de asesoramiento y asistencia técnica en las áreas de su respectiva especialidad, o sea, transporte de cargas y de pasajeros.

En definitiva, el artículo 150 no agrega competencias nuevas con respecto a la infraestructura ferroviaria ni al Ministerio ni a AFE, sino simplemente las establecidas en la Carta Orgánica relativas a infraestructura ferroviaria, conjuntamente con los bienes, porque el artículo es más amplio que la transferencia de los cometidos al Ministerio. Sintéticamente, es lo que se determina con respecto a las competencias.

**SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- No sé si es por desconocimiento de las autoridades, pero hay algo que no fue respondido. Yo hice una pregunta relativa al tránsito de locomotoras con pasajeros a Pando y a Empalme Olmos y si es cierto que el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, mediante una orden de servicio, un decreto o lo que fuere, prohibió que circularan. Supongo que en el Directorio habrá algún acta o documento en ese sentido.**

**SEÑOR MONTES DE OCA.- Por supuesto, los asuntos entrados y discutidos en las sesiones del Directorio constan en las actas respectivas, que se remiten al Poder Ejecutivo para los controles constitucionales. Formalmente, jamás ha existido en las sesiones del Directorio una orden en ese sentido y, por lo tanto, no puede constar en actas. No fue un tema tratado en la órbita del Directorio de AFE en lo que formalmente corresponde y que esté en conocimiento del Secretario General.**

**SEÑOR SILVEIRA.- ¿Cómo está la situación del organismo en cuanto a su sede? En alguna oportunidad existió la posibilidad de que pasara a un edificio del Estado. Actualmente, se encuentra en la avenida del Libertador. Supongo que la Estación Central General Artigas ya fue entregada y la otra**

**es solamente una terminal de pasajeros, no tiene instalaciones para funcionar oficinas. Su situación actual ¿es definitiva o provisoria?**

**SEÑOR OJEDA.- La información que tengo es que eso está alquilado, el alquiler es pagado por la empresa BHU-SADUF y no tengo información concreta en cuanto al plazo del alquiler.**

**SEÑOR BENTANCOR.- El alejamiento de AFE de la estación fue por un contrato. Cuando se vendió la estación, al lado de la nueva terminal se iba a construir un edificio de 3.000 metros cuadrados para las oficinas. Dadas las circunstancias por las que atravesaba el país y la orden del señor Presidente de que no se construyera el edificio, a través de un convenio con el Banco Hipotecario del Uruguay se logró, sin rescindir el contrato de las nuevas oficinas, alquilar por 10 años, a cargo de dicho organismo, para AFE. Están alquiladas, pero, muy cuidadosamente, el Directorio dejó aclarado que sigue vigente el compromiso de la obra que se deberá realizar al lado de la nueva estación.**

**SEÑOR SILVEIRA.- A efectos de que quede la debida constancia: quiere decir que el Banco Hipotecario del Uruguay, dentro del negocio de la Estación Central General Artigas, asume el compromiso de entregar a AFE ese local, esa construcción de 3.000 metros cuadrados. ¿Es así? Quiero que quede claro.**

**SEÑOR BENTANCOR.- Así es, señor Diputado.**

**SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Me parece pertinente la pregunta realizada por el señor Diputado.**

Nos interesaría saber el número exacto del local ubicado en Avenida del Libertador Brigadier General Juan Antonio Lavalleja -donde funcionan las oficinas de AFE- porque, en realidad, queremos hacer otro tipo de averiguaciones con las autoridades del Banco Hipotecario del Uruguay, puesto que pensamos que no están en la mejor posición desde el punto de vista económico para tomar bajo su responsabilidad el pago de los alquileres de la empresa BHU SADUF.

**SEÑOR OJEDA.- La ubicación exacta es Avenida del Libertador Brigadier General Juan Antonio Lavalleja 1672.**

**SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos la presencia del Directorio de AFE y el intercambio ilustrativo de ideas que tuvo con la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas.**

Se levanta la reunión.